Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/695

08. 03. 95

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 13/218 Nr. 95 –

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft
– KOM (94) 359 endg. 94/0196 (SYN) –
»Rats-Dok. Nr. 9184/94«

A. Problem

Der Richtlinienvorschlag bezweckt die Vereinheitlichung der Bedingungen für den Erwerb von Schifferpatenten in der Berufsschiffahrt.

B. Lösung

Der Richtlinienvorschlag fügt sich in den Rahmen der Richtlinie des Rates 91/672/EWG vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr ein. Er sieht ein einheitliches einzelstaatliches Schifferpatent vor, das auf der Grundlage harmonisierter Bedingungen erteilt wird, dessen Modell auf Gemeinschaftsebene erstellt wird und das von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt wird.

Der Ausschuß für Verkehr begrüßt die Bemühungen der EU-Kommission, die einzelstaatlichen Bedingungen für den Erwerb der Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zu harmonisieren, hält den Richtlinienentwurf aber nicht für zufriedenstellend. Er fordert daher die Bundesregierung auf, bei der weiteren Beratung der Richtlinie des Rates auf bestimmte Verbesserungen zu dringen, nämlich in den Bereichen der gesundheitlichen Tauglichkeitsprüfungen der Patentbewerber, der Wie-

derholungsuntersuchungen von Patentinhabern sowie einem einheitlichen Verfahren für Sanktionen und einer Angleichung an die überarbeitete Rheinschifferpatentverordnung.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

folgende Entschließung anzunehmen:

„Der Deutsche Bundestag begrüßt die Bemühungen der EU-Kommission, die einzelstaatlichen Bedingungen für den Erwerb der Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zu harmonisieren. Der vorliegende Entwurf der Richtlinie ist allerdings nicht zufriedenstellend.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, bei der weiteren Beratung der Richtlinie des Rates über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft darauf zu dringen, daß

1. einheitliche Anforderungen an die gesundheitliche Tauglichkeit der Patentbewerber in der Richtlinie festgelegt werden, wobei diese Anforderungen den neuesten medizinischen Kenntnissen entsprechen sollten,
2. Wiederholungsuntersuchungen von Patentinhabern bereits vor dem 65. Lebensjahr in einem regelmäßigen Turnus vorgeschrieben werden,
3. ein einheitliches Verfahren für Sanktionen (hinsichtlich der Fahrberechtigung) gegen Patentinhaber festgelegt wird, z. B. endgültige oder befristete Entziehung,
4. eine Angleichung an die überarbeitete Rheinschifferpatentverordnung erfolgt."

Bonn, den 28. Februar 1995

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst	**Hubert Deittert**
Vorsitzender	Berichterstatter

EUROPÄISCHE UNION
DER RAT

Brüssel, den 23. September 1994 (28.09)
(OR. f)

Interinstitutionelles Dossier Nr. 94/0196 (SYN)

9184/94

RESTREINT

TRANS 86

SCHREIBEN (ÜBERSETZUNG)

der Europäischen Kommission, unterzeichnet von dem Kommissionsmitglied Herrn Karel VAN MIERT

vom 8. September 1994

an S.E. den Präsidenten des Rates der Europäischen Union, Herrn Dr. Klaus KINKEL

Nr. Kommissionsvorschlag: 9184/94 TRANS 86 [KOM(94) 359 endg. 94/0196 (SYN)]

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft

Sehr geehrter Herr Präsident,

ich darf Ihnen einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Güter- und Personenverkehr auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft übermitteln.

Dieser Vorschlag fügt sich in den Rahmen der Richtlinie des Rates 91/672/EWG vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr ein. Er sieht ein einheitliches einzelstaatliches Schifferpatent vor, das auf der Grundlage harmonisierter Bedingungen erteilt wird, dessen Modell auf Gemeinschaftsebene erstellt wird und das von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt wird.

Da sich der Vorschlag auf Artikel 75 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft in der Fassung des Vertrags über die Europäische Union stützt, ist das Verfahren der Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament anzuwenden und der Wirtschafts- und Sozialausschuß anzuhören.

Der Rat hätte seinen gemeinsamen Standpunkt im Dezember 1994 festzulegen. Im Hinblick darauf müßten das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß ihre Stellungnahmen im November 1994 abgeben.

(Schlußformel)

Für die Kommission
gez. Karel VAN MIERT
Mitglied der Kommission

Anl.: Dok. KOM(94) 359 endg.
94/0196 (SYN)

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(94) 359 endg.
Brüssel, den 08.09.1994

94/0196 (SYN)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG:

A. ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN:

1. Mit der Richtlinie 91/672/EWG vom 16.12.1991 hat der Rat die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente eingeführt, die von den Mitgliedstaaten im Bereich des Binnenschiffsgüter- und -personenverkehrs[1] erteilt werden. Nach dieser Richtlinie dürfen die Verkehrsunternehmen der Mitgliedstaaten mit den im Anhang I abgebildeten einzelstaatlichen Patenten ihre Schiffe auf allen Wasserstraßen der Mitgliedstaaten mit Ausnahme des Rheins, des Leks und des Waals führen. Das gemäß der Mannheimer Akte erteilte Rheinschifferpatent gilt für alle Wasserstraßen der Mitgliedstaaten und ist für das Führen eines Schiffes auf dem Rhein, dem Lek und dem Waal erforderlich.

2. Die Richtlinie 91/672/EWG ist nur ein erster Schritt in Richtung auf die Vereinheitlichung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente. Die Dienststellen der Kommission haben gemeinsame Bestimmungen für die Bedingungen festgelegt, nach denen einzelstaatliche Schifferpatente für die Binnenschiffahrt erworben werden können. Zu diesem Zweck haben sie die Mitgliedstaaten sowie die Berufsverbände konsultiert, die diese Maßnahme befürwortet haben.

3. Bei einer Prüfung der einzelstaatlichen Schifferpatente für die Binnenschiffahrt in den einzelnen Mitgliedstaaten läßt sich feststellen, daß die größten Unterschiede vor allem in den folgenden Bereichen bestehen:

- Mindestalter
- körperliche Eignung
- Berufserfahrung
- Berufskenntnisse.

Die Harmonisierungsmaßnahmen müssen also bei diesen vier Bereichen ansetzen.

[1] ABl. Nr. L 373 vom 31.12.1991.

4. Die von der Gemeinschaft in diesem Vorschlag geplanten Maßnahmen können in bezug auf die Subsidiarität durch die Beantwortung von vier grundlegenden Fragen geprüft werden:

4(a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Der Grund für diese Maßnahme ist die Unterschiedlichkeit einiger Bedingungen für den Erwerb von Schifferpatenten in den Mitgliedstaaten. Während es sich bei der Binnenschiffahrt grundsätzlich um eine grenzüberschreitende Aktivität handelt, sind die Bedingungen für den Erwerb des Schifferpatents von einem Land zum anderen unterschiedlich, was zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Unternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten führen kann. Ferner müssen angesichts der zunehmenden Beförderung von gefährlichen Gütern und der immer größeren Beförderungseinheiten auf dem internationalen Netz die Sicherheitsanforderungen in der Binnenschiffahrt schrittweise erhöht werden. Diese Sicherheit, die den Schutz des menschlichen Lebens ebenso wie den der Binnenschiffe zum Ziel hat, macht es insbesondere erforderlich, eine Harmonisierung von oben über die Bedingungen des Erwerbs des Schifferpatents vorzunehmen.

4(b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Dieser Vorschlag stützt sich auf Artikel 75 des Vertrags und fällt daher unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft.

4(f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

Es erscheint zweckmäßig, ein einheitliches Schifferpatent für die Binnenschiffahrt vorzusehen, das nach einem Gemeinschaftsmodell erstellt und von den Mitgliedstaaten erteilt wird. Dieses Patent gilt auf allen Wasserstraßen der Gemeinschaft mit Ausnahme des Rheins, auf dem das Rheinschifferpatent gilt, und es ersetzt die bestehenden einzelstaatlichen Patente. Ein Mitgliedstaat kann jedoch nach Anhörung der Kommission die nationalen Wasserstraßen, die nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, von der Anwendung dieser Richtlinie ausnehmen.
Der Vorteil eines Dokuments,. dem ein einheitliches Modell zugrunde liegt darin, daß es sowohl innerhalb als auch außerhalb der Gemeinschaft leichter verstanden wird. Dadurch ist insbesondere aufgrund der Verwendung einer einheitlichen Numerierung der Rubriken, die auch das Sprachproblem erheblich verringert, eine bessere Kontrolle gewährleistet. Bei diesem gemeinschaftlichen Patent können die verschiedenen einzelstaatlichen Behörden aufgrund seiner einheitlichen Aufmachung sowohl den Inhalt als auch die Gültigkeit schnell erkennen. Das vorgeschlagene Modell hat das moderne Format einer Kreditkarte, und die Mitgliedstaaten können fortgeschrittene Technologien, wie die Einfügung von Hologrammen anwenden, um Fälschungen auszuschließen.

4(g) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich oder genügt eine Richtlinie?

Anstelle einer Verordnung schlägt die Kommission eine Richtlinie vor, bei der die Durchführung der Harmonisierungsmaßnahmen den Mitgliedstaaten überlassen wird. Die Richtlinie steckt den rechtlichen Rahmen ab und stellt sicher, daß in allen Mitgliedstaaten einheitliche Bedingungen für den Erwerb des Patents gelten, sie überläßt diesen jedoch die Verantwortung für die praktische Durchführung.

B. BESONDERE ERWÄGUNGEN

Artikel 1

Wie bei der Verabschiedung der Richtlinie 91/672/EWG des Rates wird auch in dieser Richtlinie zwischen den Patenten für die Wasserstraßen der Gemeinschaft (Gruppe B) und den besonderen Patenten, die für die Wasserstraßen der Gemeinschaft und die Seeschiffahrtsstraßen gelten (Gruppe A) unterschieden, wobei für die letzteren besondere Kenntnisse vorausgesetzt werden. Bei beiden Gruppen wird der Rhein stromaufwärts ab der Spyckschen Fähre und nicht mehr ab dem Lek und dem Waal ausgenommen. Das ermöglicht praktisch eine Neufestlegung des geographischen Geltungsbereichs bis stromaufwärts ab der Spyckschen Fähre. Dazu ist zu bemerken, daß die einzelstaatlichen Schifferpatente der Mitgliedstaaten in der Praxis auf den Nebenflüssen des Rheins in den Niederlanden akzeptiert werden, sofern es sich lediglich um die Durchquerung dieser Nebenflüsse handelt, wodurch der Ausschluß des Leks und des Waals unnötig wird. Ferner wird in diesem Artikel unter Absatz 5 festgelegt, daß die Gültigkeit des Rheinschifferpatents durch diese Richtlinie in keiner Weise beeinträchtigt wird. Der Absatz 6 enthält die Übergangsbestimmung, daß die einzelstaatlichen Schifferpatente, die nach Anhang I der obigen Richtlinie gegenseitig anerkannt werden und die vor dem Anwendungstermin dieser Richtlinie ausgestellt wurden, bis zum Zeitpunkt des Erlöschens weitergelten.

Artikel 2

Keine Bemerkungen

Artikel 3

Der zweite Absatz gibt den Mitgliedstaaten, die über Wasserstraßen verfügen, welche nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, die Möglichkeit, sich bei ihren geschlossenen Netzen für die Beibehaltung ihrer einzelstaatlichen Patente zu entscheiden, diese gelten jedoch nur auf den genannten geschlossenen Netzen. Mitgliedstaaten, die zu einem Netzverbund gehören, müssen die Richtlinie hingegen zwingend anwenden.

Artikel 4

Ein Patent, das den Mindestanforderungen der Richtlinie entspricht, gilt in allen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft.

Artikel 5

Das Lebensalter, ab dem die Patente in den Mitgliedstaaten erworben werden können, beträgt zwischen 18 und 21 Jahren. Die Kommission hat sich aus Sicherheitsgründen für das Mindestalter von 21 Jahren entschieden, ein in einem anderen Mitgliedstaat ab dem Alter von 18 Jahren erteiltes Patent wird jedoch von den anderen Mitgliedstaaten, die auf ihrem Gebiet ein Mindestalter von 21 Jahren vorschreiben, anerkannt, sobald der Schiffsführer das Alter von 21 Jahren erreicht hat. Diese Kompromißlösung wurde im Rahmen der Arbeiten der Wirtschaftskommissionen der Vereinten Nationen für Europa und ihrer am 10.12.1992 angenommenen Empfehlung erzielt.

Artikel 6

Die Bewerber müssen sich für den Erwerb des Patents einer ärztlichen Untersuchung unterziehen, und es wird vorgeschlagen, daß diese bis zur Erreichung des 65. Lebensjahres gültig ist. Eine regelmäßige Wiederholung ist zwar noch nicht in allen betroffenen Mitgliedstaaten üblich, es erscheint jedoch wünschenswert, daß ab dem Alter von 65 Jahren, in dem in zahlreichen Mitgliedstaaten theoretisch der Ruhestand beginnt, der Schiffsführer sich erneut einer ärztlichen Untersuchung unterziehen muß, um sein Patent verlängern zu können.

Artikel 7

Je nach Mitgliedstaat ist eine Berufserfahrung als Mitglied der Decksmannschaft eines Binnenschiffes von zwei bis fünf Jahren erforderlich. Die optimale Mindestdauer sollte vier Jahre betragen und anhand eines Schifferdienstbuches von der zuständigen Behörde bestätigt werden, wobei die Dauer ggf. herabgesetzt werden kann. Dadurch sollen optimale Sicherheitsbedingungen geschaffen und die Voraussetzungen für den Erwerb des Patents eher nach oben harmonisiert werden.

Im europäischen Binnenschiffahrtsnetz befinden sich einige Wasserstraßen wie die Donau, die Elbe und die Oder, z.T. jenseits der Grenzen des Gemeinschaftsgebiets. Es erscheint selbstverständlich, daß in diesen Fällen aus praktischen Gründen die Berufserfahrung berücksichtigt wird, die auf allen Abschnitten insgesamt erworben wurde.

In einem Mitgliedstaat ist es üblich, daß der Bewerber eine praktische Prüfung ablegt. Es hat sich erwiesen, daß diese einem bestimmten Bedarfstyp entsprechen kann. Es wäre daher denkbar, daß eine praktische Prüfung den Bewerber zum Führen eines Schiffes berechtigt, das ähnliche nautische Merkmale aufweist, wie das Schiff, mit dem die Prüfung abgelegt wurde, wobei das Patent nur für diesen Schiffstyp gilt.

Bei dem Rheinschifferpatent ist eine Klausel vorgesehen, nach der Bewerbern, die über 21 Jahre alt sind und Mitglied der Decksmannschaft eines Binnenschiffes waren, ein Teil der erforderlichen Berufserfahrung erlassen wird. Eine solche Klausel sollte übernommen werden, damit das Schifferpatent nicht schwerer zu erwerben ist, als das Rheinschifferpatent.

Artikel 8

Der Bewerber muß mit für die zuständige Behörde zufriedenstellendem Ergebnis eine Prüfung über die entsprechenden Grundkenntnisse abgelegt haben. Die in Anhang II aufgeführte Liste der erforderlichen Kenntnisse lehnt sich an die Empfehlung der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf vom 10.12.1992 an.

Nach der Richtlinie 91/672/EWG können von einem Mitgliedstaat nach Zustimmung der Kommission zusätzliche Kenntnisse über örtliche Verhältnisse verlangt werden.
Desgleichen können umfassendere Berufskenntnisse über die örtlichen Verhältnisse und die für diesen Standort spezifischen Rettungsverfahren im Falle eines Unfalls verlangt werden, um besonderen Umständen, insbesondere bei der Beförderung einer großen Anzahl von Fahrgästen auf beschränktem Raum Rechnung zu tragen. Diese Erweiterung hinsichtlich der Kenntnisse ist im Personenverkehr aus einleuchtenden Sicherheitsgründen notwendig.

Artikel 9 und 10

Aus Sicherheitsgründen werden zusätzliche Berufskenntnisse, die in einer Prüfung nachzuweisen sind, für das Führen eines Schiffes verlangt, das gefährliche Güter befördert. In dem Patent wird vermerkt, daß diese Zusatzprüfung, die zum Führen von Schiffen, welche diese Art von Gütern befördern, berechtigt, abgelegt wurde.

Das gleiche gilt für das Führen eines Radarschiffes.

Artikel 11, 12, 13, 14 und 15

Keine Bemerkungen.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft.

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission[1],

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament[2],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es empfiehlt sich, gemeinsame Bestimmungen für das Führen von Binnenschiffen auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft einzuführen. Mit der Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr[4] wurde ein erster Schritt in diese Richtung getan.

Aufgrund der unterschiedlichen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Bedingungen für den Erwerb von Schifferpatenten für Binnenschiffe kann es zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Binnenschiffahrtsunternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten kommen. Diese Verzerrungen sollten durch die Einführung gemeinsamer Bestimmungen auf Gemeinschaftsebene beseitigt werden.

Angesichts des Subsidiaritätsprinzips und um die erforderliche Einheitlichkeit und Transparenz zu gewährleisten, ist es zweckmäßig, daß die Gemeinschaft ein gemeinsames Modell für das einzelstaatliche Schifferpatent festlegt, das von den Mitgliedstaaten ohne Umtauschpflicht gegenseitig anerkannt wird und für dessen Ausstellung die Mitgliedstaaten verantwortlich sind.

1

2

3

4 ABl. Nr. L 373 vom 31.12.1991.

Die nationalen Wasserstraßen, die nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, unterliegen keiner internationalen Konkurrenz. Es besteht daher keine Veranlassung, die gemeinsamen Bestimmungen für den Erwerb der in dieser Richtlinie vorgesehenen Schifferpatente dort zwingend vorzuschreiben.

Diese gemeinsamen Bestimmungen sollten vor allem auf eine erhöhte Sicherheit der Schiffahrt und den Schutz des menschlichen Lebens abzielen. Daher sind Mindestanforderungen festzulegen, die der Bewerber erfüllen muß, um das Schifferpatent für Binnenschiffe zu erwerben.

Die Anforderungen sollten sich zumindest auf das für das Führen eines Schiffes erforderliche Mindestalter, die körperliche und geistige Eignung des Bewerbers, seine Berufserfahrung und seine Kenntnisse auf bestimmte Fachgebiete im Zusammenhang mit dem Führen eines Schiffes beziehen. Aus Gründen der Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen, können die Mitgliedstaaten zusätzliche Anforderungen insbesondere bezüglich der Kenntnis bestimmter örtlicher Verhältnisse stellen. Zusätzliche Berufskenntnisse sind für das Führen eines Schiffes erforderlich, das gefährliche Güter befördert oder für das Führen eines Radarschiffes.

Es empfiehlt sich, geeignete Verfahren für die Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie vorzusehen. Der in der Richtlinie 91/672/EWG bezeichnete Ausschuß sollte daher beauftragt werden, die Kommission bei der Anpassung der Anhänge zu unterstützen -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN

Artikel 1

1. Die Mitgliedstaaten stellen, entsprechend den Bestimmungen dieser Richtlinie nach dem in Anhang I beschriebenen gemeinschaftlichen Modell ein Schifferpatent für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr, nachstehend "Patent" genannt aus.

2. Die Mitgliedstaaten ergreifen alle zweckdienlichen Maßnahmen, um die Gefahr der Fälschung dieser Patente auszuschließen.

3. Das Patent wird von der zuständigen Behörde der Mitgliedstaaten gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie erteilt. Dabei wird den Besonderheiten der Wasserstraßen und den in Artikel 1 der Richtlinie 91/672/EWG des Rates bezeichneten Patenten Rechnung getragen, d.h., es wird unterschieden zwischen

dem Schifferpatent für alle Wasserstraßen der Mitgliedstaaten mit Ausnahme des Rheins stromaufwärts ab der Spyckschen Fähre (Gruppe A) und

dem Schifferpatent für alle Wasserstraßen der Mitgliedstaaten, mit Ausnahme der Seeschiffahrtsstraßen gemäß Anhang II der Richtlinie 91/672/EWG des Rates und mit Ausnahme des Rheins stromaufwärts ab der Spyckschen Fähre (Gruppe B).

4. Das Patent der Gruppe A oder B, das von den Mitgliedstaaten gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie ausgestellt wurde, gilt für alle Wasserstraßen der Gemeinschaft der Gruppe A und B.

5. Vorbehaltlich der in Artikel 8 Absatz 2 vorgesehenen Bestimmungen gilt das gemäß der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteilte Rheinschiffahrtspatent für alle Wasserstraßen der Gemeinschaft.

6. Einzelstaatliche Schifferpatente, die durch die Richtlinie 91/672/EWG gegenseitig anerkannt werden, im Anhang I dieser Richtlinie aufgeführt und vor dem 1. Januar 1996 ausgestellt wurden, gelten ohne Umtauschpflicht weiter bis zu ihrem Verfallsdatum.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet:

a) "Zuständige Behörde": die Behörde, die von dem Mitgliedstaat beauftragt wurde, das Patent zu erteilen, nachdem sie sich überzeugt hat, daß der Bewerber die erforderlichen Anforderungen erfüllt;

b) "Schiffsführer": die Person, die die notwendige Eignung und Befähigung zum Führen eines Schiffes auf den Wasserstraßen der Mitgliedstaaten besitzt und für die Navigation an Bord verantwortlich ist;

c) "Mitglied einer Decksmannschaft": eine Person, die regelmäßig am Führen eines Binnenschiffes teilgenommen hat.

Artikel 3

1. Diese Richtlinie gilt für Schiffsführer von Binnenschiffen (Motorschiffe, Schleppboote, Schubboote, Schleppkähne, Schubverbände oder gekuppelte Zusammenstellungen) für den Güter- und Personenverkehr.

2. Ein Mitgliedstaat kann nach Anhörung der Kommission nationale Wasserstraßen, die nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, von dieser Richtlinie ausnehmen. Das unter diesen Bedingungen von dem Mitgliedstaat ausgestellte einzelstaatliche Patent gilt nur auf diesem geschlossenen Netz.

Artikel 4

1. Der Bewerber muß die Mindestanforderungen gemäß Artikel 5 und 8 erfüllen, um ein Patent zu erwerben. Das Patent trägt die Aufschrift der Gruppe, A oder B, in der der Schiffsführer zum Führen eines Schiffes befugt ist.

2. Die von den Mitgliedstaaten unter Einhaltung dieser Mindestanforderungen ausgestellten Patente werden gegenseitig anerkannt.

Artikel 5

Für den Erwerb eines Patents muß der Bewerber mindestens 21 Jahre alt sein. Ein von einem Mitgliedstaat für einen Bewerber ab dem Alter von 18 Jahren ausgestelltes Patent wird jedoch von den anderen Mitgliedstaaten, die auf ihrem Gebiet ein Mindestalter von 21 Jahren vorschreiben, ab dem Zeitpunkt anerkannt, zu dem der Schiffsführer das 21. Lebensjahr vollendet hat.

Artikel 6

1. Die körperliche und geistige Eignung ist vom Bewerber durch ein ärztliches Zeugnis nachzuweisen, das von einem von der zuständigen Behörde bestimmten Arzt ausgestellt sein muß. Die ärztliche Untersuchung bezieht sich insbesondere auf das Seh-, Hör- und Farbunterscheidungsvermögen, die Motorik der oberen und unteren Gliedmaßen sowie auf das Nerven- und das Gefäßsystem des Bewerbers.

2. Der Inhaber eines Patents hat binnen drei Monaten nach Vollendung des 65. Lebensjahres und weiterhin alle drei Jahre den Eignungsnachweis nach Absatz 1 zu erneuern; die Erneuerung dieses Eignungsnachweises wird von der zuständigen Behörde auf dem Patent vermerkt.

Artikel 7

1. Der Bewerber muß eine mindestens vierjährige Berufserfahrung als Mitglied einer Decksmannschaft an Bord eines Binnenschiffes nachweisen.

2. Die anzurechnenden Fahrzeiten müssen in das Schifferdienstbuch eingetragen und von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats bestätigt werden. Die Berufserfahrung kann auf allen Wasserstraßen der Mitgliedstaaten erworben werden. Bei Wasserstraßen, wie der Donau, der Elbe oder der Oder, die zum Teil jenseits der Grenzen des Gemeinschaftsgebiets verlaufen, wird die auf allen Abschnitten dieser Wasserstraßen erworbene Berufserfahrung angerechnet.

3. Die Mindestdauer der Berufserfahrung gemäß Absatz 1 kann um höchstens zwei Jahre verkürzt werden,

a) wenn der Bewerber Inhaber eines von der zuständigen Behörde anerkannten Zeugnisses über eine Fachausbildung auf dem Gebiet der Binnenschiffahrtsnavigation ist, die eine praktische Ausbildung im Führen von Schiffen umfaßt; die maximal mögliche Anrechnung von zwei Jahren wird nur gewährt, wenn die Dauer der Fachausbildung drei Jahre oder mehr beträgt;

oder

b) wenn der Bewerber eine Fahrzeit auf See als Mitglied einer Decksmannschaft nachweisen kann; zur Anrechnung von maximal zwei Jahren muß der Bewerber eine Berufserfahrung von mindestens vier Jahren auf See nachweisen können;

oder

c) wenn der Bewerber eine praktische Prüfung über das Führen eines Schiffes abgelegt hat, das ähnliche Navigationsmerkmale aufweist wie dasjenige, das er zu führen beabsichtigt; in diesem Fall vermerkt die zuständige Behörde die eingeschränkte Gültigkeit auf dem Schifferpatent, bis der Inhaber des Patents eine vierjährige Berufserfahrung erworben hat.

4. Die Fahrzeit des Bewerbers als Mitglied der Decksmannschaft eines Binnenschiffes nach vollendetem 21. Lebensjahr wird auf die Dauer der Berufserfahrung eineinhalbfach angerechnet.

Artikel 8

1. Der Bewerber muß eine Prüfung über seine beruflichen Fähigkeiten erfolgreich abgelegt haben; diese Prüfung muß mindestens die in Kapitel "A" des Anhangs II aufgeführten Fachgebiete umfassen.

2. Vorbehaltlich der Zustimmung der Kommission kann ein Mitgliedstaat für das Verkehren auf bestimmten Wasserstraßen, mit Ausnahme der in Anhang II der Richtlinie 91/672/EWG des Rates genannten Seeschiffahrtsstraßen verlangen, daß der Schiffsführer zusätzliche Anforderungen über die Kenntnis örtlicher Verhältnisse erfüllt.

Mit dem gleichen Vorbehalt kann ein Mitgliedstaat von dem Führer eines Fahrgastschiffes auf bestimmten beschränkten Verkehrsräumen umfassendere Berufskenntnisse über die spezifischen Bestimmungen in bezug auf die Sicherheit der Fahrgäste und insbesondere das Verhalten bei einem Brand oder Schiffbruch verlangen.

Artikel 9

1. Für die Zulassung zum Führen eines Schiffes zur Beförderung gefährlicher Güter auf den Wasserstraßen der Mitgliedstaaten muß der Schiffsführer, der Inhaber eines Schifferpatents ist, eine Prüfung über die Berufskenntnisse im Bereich der unter Kapitel "B" des Anhangs II bezeichneten Fachgebiete bestanden haben.

Die gemäß den Vorschriften der Randnummer 10170 des ADNR ausgestellte Bescheinigung wird von den Mitgliedstaaten als Nachweis dieser Kenntnisse anerkannt.

2. Erfüllt der Bewerber die unter Absatz 1 aufgeführten Bedingungen, bescheinigt die zuständige Behörde die Befähigung zum Führen eines Schiffes, das gefährliche Güter befördert, durch einen Vermerk auf dem Patent.

Artikel 10

1. Für die Zulassung zum Führen eines Radarschiffes muß der Schiffsführer, der Inhaber des Patents ist, eine Prüfung über die Berufskenntnisse auf dem Gebiet der in Kapitel "C" des Anhangs II aufgeführten Fachgebiete bestanden haben.

2. Erfüllt der Bewerber die unter Absatz 1 aufgeführten Bedingungen, bescheinigt die zuständige Behörde die Befähigung zum Führen eines Radarschiffes durch einen Vermerk auf dem Patent.

Artikel 11

Wird von der zuständigen Behörde ein Patent verweigert oder entzogen, hat sie diese Entscheidung zu begründen.

Artikel 12

Gemäß Artikel 13 dieser Richtlinie kann die Kommission die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um das Modell des im Anhang I abgebildeten Schifferpatents anzupassen und die im Anhang II aufgeführten Berufskenntnisse, die für den Erwerb des Patents erforderlich sind, zu erweitern.

Artikel 13

1. Bei der Durchführung des Artikels 12 wird die Kommission von dem durch die Richtlinie 91/672/EWG des Rates eingesetzten Ausschuß unterstützt.

2. Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu ergreifenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrages für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil. Die Kommission erläßt Maßnahmen, die unmittelbar gelten. Stimmen sie jedoch mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein, so werden diese Maßnahmen sofort von der Kommission dem Rat mitgeteilt. In diesem Fall kann die Kommission die Durchführung der von ihr beschlossenen Maßnahmen um einen Zeitraum von höchstens einem Monat von dieser Mitteilung an verschieben. Der Rat kann innerhalb des in dem vorstehenden Absatz genannten Zeitraums mit qualifizierter Mehrheit einen anderslautenden Beschluß fassen.

Artikel 14

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Januar 1996 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

2. Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

4. Die Mitgliedstaaten unterstützen sich erforderlichenfalls gegenseitig bei der Durchführung dieser Richtlinie.

Artikel 15

Diese Richtlinie tritt am 20. Tag nach seiner Veröffentlichung in Kraft.

Artikel 16

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, den

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I

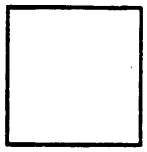
Modell des Schifferpatents für die Binnenschiffahrt
(85 mm x 54 mm - Grundfarbe hellblau)

SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFAHRT

FRANKREICH

1.XXX
2.XXX
3.01/01/1996 - F - Paris
4.02/01/1996

6.



7.###

8.A B
9.MD, R, Tonnen, Kw, xx
10.01/01/2061
11.

.5.xxx

SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVERKEHR

1. Name des Inhabers
2. Vorname(n)
3. Geburtsdatum und -ort
4. Ausstellungsdatum des Patents
5. Ausstellungsnummer
6. Fotographie des Inhabers
7. Unterschrift des Inhabers
8. A Alle Wasserstraßen außer dem Rhein
   B Alle Wasserstraßen außer Seeschiffahrtsstraßen und dem Rhein
9. - GG-Gefährliche Stoffe
   - R - Radar
   - Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt (Tonnen, kw, Fahrgäste)
10. Verhältnisdatum
11. Vermerk(e)
    Einschränkung(en)

Modell der Europäischen Union

ANHANG II

Erforderliche Berufskenntnisse für den Erwerb des Schifferpatents für die Binnenschiffahrt

Allgemeine Fachgebiete für den Güter- und Personenverkehr:

1. Navigation

a) Kenntnis der Strecken- und Signalisationsregeln der Binnenwasserstraßen, insbesondere der CEVNI (Europäische Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung);

b) Kenntnis der wichtigsten geographischen und hydrographischen allgemeinen Merkmale der Hauptbinnenwasserstraßen;

c) Kenntnis des Betonnungssystems;

d) Befähigung zur Verwendung von nautischen Unterlagen (Karten, nautische Gutachten usw.) und Navigationsinstrumenten (Kompaß, Ultraschallsonde usw);

e) Befähigung, die Position des Schiffes unabhängig von der Wetterlage zu bestimmen (eingeschränkte Sicht, Eis usw.).

Zum Erwerb eines Patents der Gruppe B gemäß Artikel 1 dieser Richtlinie sind keine spezifischen Kenntnisse über die Navigation auf Seeschiffahrtsstraßen erforderlich, dies betrifft insbesondere einige der unter der Rubrik d) aufgeführten Fachgebiete, wie die Navigation mit Kompaß oder die Verwendung einer Ultraschallsonde.

2. Manövrieren und Führen des Schiffes

a) Führen des Schiffes unter Berücksichtigung des Einflusses von Strömung und Wind sowie des Tiefgangs;

b) Zweck und Funktion des Ruders und der Schiffsschraube;

c) Ankern und Festmachen auch unter schwierigen Bedingungen

d) Ausführung der Ein- und Ausfahrmanöver in eine Schleuse oder einen Hafen sowie der Ausweich- und Überholmanöver.

3. Bau und Stabilität des Schiffes

a) Grundkenntnisse im Schiffbau, insbesondere im Zusammenhang mit der Sicherheit von Personen und des Schiffes;

b) Grundkenntnisse über die wichtigsten Elemente der Schiffsstruktur;

c) allgemeine theoretische Kenntnisse der Schwimmfähigkeit und der Stabilitätsregeln;

d) Maßnahmen, die die Stabilität des Schiffes unter verschiedenen Bedingungen gewährleisten.

4. Schiffsmaschinen

a) Grundkenntnisse über den Bau und die Arbeitsweise der Motoren, um deren einwandfreies Funktionieren sicherzustellen;

b) Funktionskontrolle der Haupt- und Hilfsmotoren und Verhalten im Störfall.

5. Laden und Löschen

a) Anwendung der Tiefgangsanzeiger;

b) Bestimmung des Ladegewichts anhand des Eichscheins;

c) Laden und Löschen

6. Verhalten unter besonderen Umständen

a) Maßnahmen im Falle einer Havarie, einer Kollision oder des Auflaufens (vor, während und nach dem Ereignis), einschließlich Abdichtung eines Lecks;

b) Bedienung von Rettungsgeräten und -ausrüstungen;

c) erste Hilfe bei Unfällen;

d) Brandverhütung und Anwendung der Feuerlöschgeräte;

e) Reinhaltung der Wasserstraßen.

7. Nachrichtenübermittlung

Kenntnis der Anwendungsverfahren des Sprechfunks.

8. Grundkenntnisse über die Beförderung gefährlicher Stoffe und das Führen von Radarschiffen

Kapitel B. Für die Beförderung gefährlicher Güter vorgeschriebene zusätzliche Sachgebiete

a) Kenntnis der internationalen Verordnungen und Empfehlungen über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Wasser;

b) allgemeine Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter;

c) besondere Maßnahmen, die während des Ladens und Löschens gefährlicher Güter und während der Fahrt zu treffen sind;

d) Signilisation der Schiffe und die Etikettierung der Güter;

e) Unfallverhütungsmaßnahmen und Maßnahmen, die während und nach einem Unfall zu treffen sind.

Kapitel C. Für das Führen von Radarschiffen vorgeschriebene zusätzliche Fachgebiete

a) Theoretische Kenntnisse im Bereich der Radartechnik: allgemeine Kenntnisse über Radiowellen und die Funktionsweise des Radar;

b) Befähigung zur Anwendung des Radargeräts, Auswertung des Radarbilds, Analyse der von dem Gerät gelieferten Informationen und Kenntnis der Grenzen von Radarinformationen;

c) Anwendung des Weitwinkel-Geschwindigkeitsmeßgeräts

d) Kenntnis der CEVNI-Regeln über die Radarnavigation.

ISSN 0254-1467

KOM(94) 359 endg.

DOKUMENTE

DE **07**

Katalognummer : CB-CO-94-369-DE-C

ISBN 92-77-72127-8

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg

Bericht des Abgeordneten Hubert Deittert

I. Der Richtlinienvorschlag ist gemäß § 93 GO-BT (Drucksache 13/218 Nr. 95 vom 16. Januar 1995) zur alleinigen Beratung an den Ausschuß für Verkehr überwiesen worden.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Richtlinienvorschlag in seiner 5. Sitzung am 15. Februar 1995 beraten und mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. bei Abwesenheit der Abgeordneten der PDS die obige Beschlußempfehlung angenommen.

Der Richtlinienvorschlag sieht ein einheitliches einzelstaatliches Schifferpatent vor, das auf der Grundlage harmonisierter Bedingungen erteilt wird, dessen Modell auf Gemeinschaftsebene erstellt wird und das von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt wird.

II. Der Ausschuß für Verkehr begrüßt, wie in der einstimmig angenommenen Beschlußempfehlung ausgedrückt, die Bemühungen der EU-Kommission, die einzelstaatlichen Bedingungen für den Erwerb der Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr zu harmonisieren. Der Richtlinienentwurf ist allerdings nicht zufriedenstellend. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, bei der weiteren Beratung der Richtlinie auf die vier in der Beschlußvorlage genannten Änderungen zu drängen.

Bonn, den 28. Februar 1995

Hubert Deittert
Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333